

# **HULP IN NOOD**

**ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ**

**VOOR VISSERSVAARTUIGEN**

**SAMENWERKENDE VENNOOTSCHAP**

**ZETEL :**

**HENDRIK BAELSKAAI 27, OOSTENDE**

## **JAARVERSLAG 1973**



# JAARVERSLAG 1973

Dames, Heren,

Het is nog maar de tweede maal in ons vierendertigjarig bestaan dat we het jaar eindigen zonder totaal verlies. Een eerste maal gebeurde dit vijf jaar terug in 1968, na een meer dan vijftientigjarig bestaan. Een dergelijk zeldzaam feit mag dus zeker eens speciaal vermeld worden. Alhoewel we herverzekerd zijn tegen Totaal Verlies heeft een gunstige statistiek op dit gebied toch haar waarde omdat de maatschappij aan de hand hiervan betere voorwaarden kan bedingen op de herverzekeringsmarkt.

Ten titel van inlichting geven we hier de statistiek van de Totale Verliezen vanaf 1960 met het aantal verzekerde eenheden en de verzekerde waarden.

Jaar	Totale Vloot	Totale verliezen Aantal	Totale verliezen Waarde	Verzek. kapit. bij Tot. Verl.	%
1960	242	3	3.810.000	316.810.000	1,20
1961	228	5	6.426.715	309.921.000	2,07
1962	218	1	1.210.000	297.087.000	0,41
1963	203	4	7.079.000	317.913.000	2,23
1964	223	4	8.835.000	398.310.000	2,22
1965	185	2	4.865.000	386.469.000	1,26
1966	187	3	2.254.000	398.304.000	0,56
1967	185	1	575.000	431.126.000	0,13
1968	178	—	—	478.760.000	—
1969	187	2	6.361.000	562.576.000	1,13
1970	178	2	3.190.000	577.182.040	0,51
1971	179	1	2.274.000	554.552.400	0,36
1972	171	3	6.217.000	579.197.160	0,98
1973	151	—	—	608.348.811	—
Nederland :	2	—	—	15.022.550	—

Zoals we zien is er een duidelijke verbetering waar te nemen in de omvang der totale verliezen. In de laatste 8 jaar, dat wil zeggen vanaf 1966 is het procentueel verlies ten overstaan van het totaal verzekerd kapitaal slechts één enkele maal **boven 1%** geweest, namelijk in 1969. In de zes voorgaande jaren was dit procentueel verlies slechts één enkele maal **onder 1%** ! Noteren we dat dit niet zozeer een toevallige omstandigheid is, maar duidelijk in de hand gewerkt door de sanering van de vloot met in de eerste plaats het vervangen van oud door nieuw en tevens door een zekere selectie vanwege Hulp in Nood bij het aanvaarden van de risico's. Van deze gunstige evolutie in de totale verliezen heeft uw maatschappij telkens gebruik weten te maken om betere herverzekeringsvoorwaarden te bedingen, hetgeen in de eerste plaats ten goede is gekomen aan al onze leden-verzekerden.

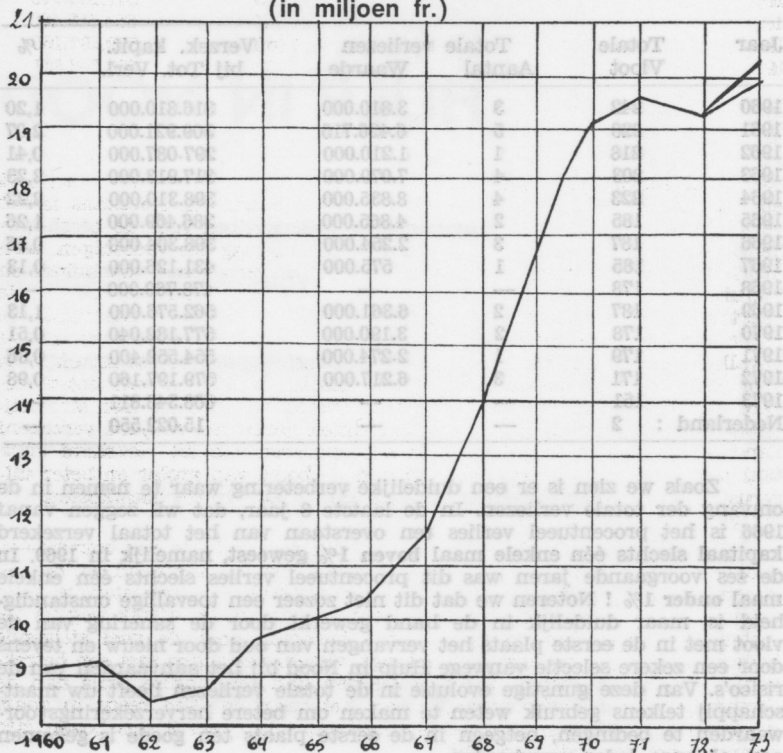
# PREMIESTATISTIEK EN VERZEKERDE KAPITALEN

Voor het eerst in haar geschiedenis heeft Hulp in Nood de kaap der twintig miljoen aan premie-ontvangsten overschreden. Hierbij dient echter onmiddellijk aan toegevoegd dat het inkomen aan premie van onze Belgische vloot toch even beneden de twintig miljoen ligt, namelijk 19.911.874 fr. In 1973 verzekerden we echter voor het eerst buitenlandse vissersvaartuigen, namelijk Nederlandse vaartuigen. Er lagen voor Hulp in Nood inderdaad zekere mogelijkheden op de Nederlandse markt van de visserijverzekering. Zeer ver gedreven studies van deze markt aan de hand van premies- en schadestatistieken moesten het onze maatschappij mogelijk maken profijt te trekken, hetgeen onze leden rechtstreeks ten goede zou komen. Het gebundeld lokaal verweer tegen onze komst op de Nederlandse markt, hebben echter, na een beloftevolle inzet wat betreft prospectie en aanwerving, ons voorlopig de wind uit de zeilen genomen. We wensen inderdaad niet mede te doen aan een soort opbodpolitiek. Een ernstige maatschappij als Hulp in Nood verlaagt zich niet tot broderijpraktijken.

De Nederlandse premies over een niet-volledig jaar 1973 bedragen 287.529 fr zodat de totale ontvangst aan premies over 1973 aldus oploopt tot 20.199.403 fr.

## PREMIE-ONTVANGST-KURVE

(in miljoen fr.)



Deze grafiek leert ons dat de lichte aarzeling voorbij is die zich manifesteerde sinds 1970 door een voorzichtige aanpak van de nieuwbouw, duidelijk merkbaar aan het min of meer stagneren van ons premie-inkomen. De vooruitzichten in nieuwbouw zijn goed te noemen niettegenstaande de enorme bouwkosten. Dit zal ons premie-inkomen verder doen verhogen, in aanmerking nemend dat de nieuwe vaartuigen een hoge verzekerde waarde bezitten.

Hieronder volgt dan de premiestatistiek en de verzekerde kapitalen over de jaren 1960 — 1973.

Jaar	Premies	Aantal vaartuigen	Verzekerd kapitaal	Herverzekerd bij totaal verlies
1960	9.219.718	242	316.810.902	—
1961	9.244.394	228	309.921.902	—
1962	8.630.348	218	297.087.000	—
1963	8.701.180	203	317.913.000	—
1964	9.735.270	223	398.310.600	—
1965	9.937.659	185	386.469.327	—
1966	10.225.571	187	398.304.620	—
1967	11.518.767	185	431.126.240	—
1968	13.722.415	178	478.760.000	—
1969	16.591.765	187	562.576.000	—
1970	19.173.287	178	626.845.140	577.182.040
1971	19.652.747	179	625.683.000	554.552.400
1972	19.224.297	171	631.664.060	579.197.160
1973 B	19.911.874	151	664.072.323	608.348.811
N	287.529	2	15.022.550	15.022.550

Het aantal vaartuigen verminderde gevoelig ten overstaan van 1972 en liep voor de Belgische vloot terug met 20 eenheden. Nochtans is het verzekerd kapitaal opgelopen met nagenoeg 33 miljoen voor de beschouwde vloot. Dit toont duidelijk de waardevermeerdering der vaartuigen. Men mag zich dus niet blind staren op het aantal verzekerde vaartuigen en hieruit verkeerde konklusies trekken. Veel oude vaartuigen worden uit de vaart genomen of naar het buitenland verkocht, terwijl anderzijds de reder afgeschrikt wordt door de hoge kosten voor nieuwbouw en in vele gevallen verkiest het beroep te verlaten of niet meer voort te zetten. Wat voor Hulp in Nood belangrijk is, is de gestadige uitbouw van het verzekerd kapitaal dat in 1974 de 700 miljoen overschreden heeft. Een streefcijfer voor onze maatschappij is binnen enkele jaren het miljard verzekerd kapitaal. Wel dient toegegeven dat het opvoeren van dit verzekerd kapitaal niet totaal dient toegeschreven aan de bouw van groter en beter uitgeruste vaartuigen maar eveneens aan de inflatie in de bouwkosten.

In dit verband is het zeker belangrijk deze inflatie der bouwkosten door een grafiek te trachten weer te geven. Het is inderdaad zo, dat de vissersvaartuigen, als gevolg van de zo galopperende bouwkosten, in feite ieder jaar zouden dienen opgewaardeerd te worden. De aftrek wegens vetusteit is kleiner dan de meerwaarde bekomen door de snel stijgende bouwrijzen. Dit is zo juist, dat onlangs, vissersvaartuigen met een betrekkelijk geringe ouderdom, verkocht werden aan een hogere prijs dan de oorspronkelijke nieuwbouwwaarde van het vaartuig. Een reeds in vaart genomen en sinds een paar jaren uitgebaat schip, wordt dus boven zijn kostende bouwwaarde verkocht !

Dit is een typerend voorbeeld dat de herwaardering de aftrek wegens ouderdomsleet overtreft. We zullen dit hieronder met een concreet voorbeeld illustreren.

Ons voorbeeld gaat hier over het 27 meter-type vaartuig dat in 1964 gebouwd werd voor 5 miljoen. Dergelijk vaartuig, op dezelfde wijze en manier gebouwd met dus dezelfde motor van 1964 met betrekkelijk gering vermogen en dezelfde uitrusting van 1964, zou thans in 1974 tien miljoen kosten. We hebben het dus niet over het meer gemoderniseerd type met zware motor en uitrusting dat thans 14 miljoen kost.

Om de huidige waarde te kennen van het beschouwde vaartuig van 1964 met een ouderdom van tien jaar nemen we dus de waarde 1974 waar-  
 waarop we de vetustiteit berekenen van tien jaar. Deze vetustiteit berekenen we aan de hand van de formule :

$$P = 1 - \frac{0,05}{3} (jr + jm) \times Po$$

waarin P de te bepalen waarde 1964 is;

Jr = de ouderdom van het vaartuig (10 jr)

Jm = de ouderdom van de motor (10 jr)

Po = de huidige nieuwbouwwaarde (10 miljoen)

hetgeen ons 6.666.000 fr geeft. Hieraan ontlelen we dus dat een vaartuig van het 27 meter-type dat in 1964 vijf miljoen heeft gekost, thans 6.666.000 fr waard is, dit in functie van de bouwkosten. Dit beduidt dus dat de stijgende bouwkosten, of anders gezegd, de inflatie in de bouwkosten, merkkelijk hoger ligt, dan de aftrek wegens ouderdomsleet.

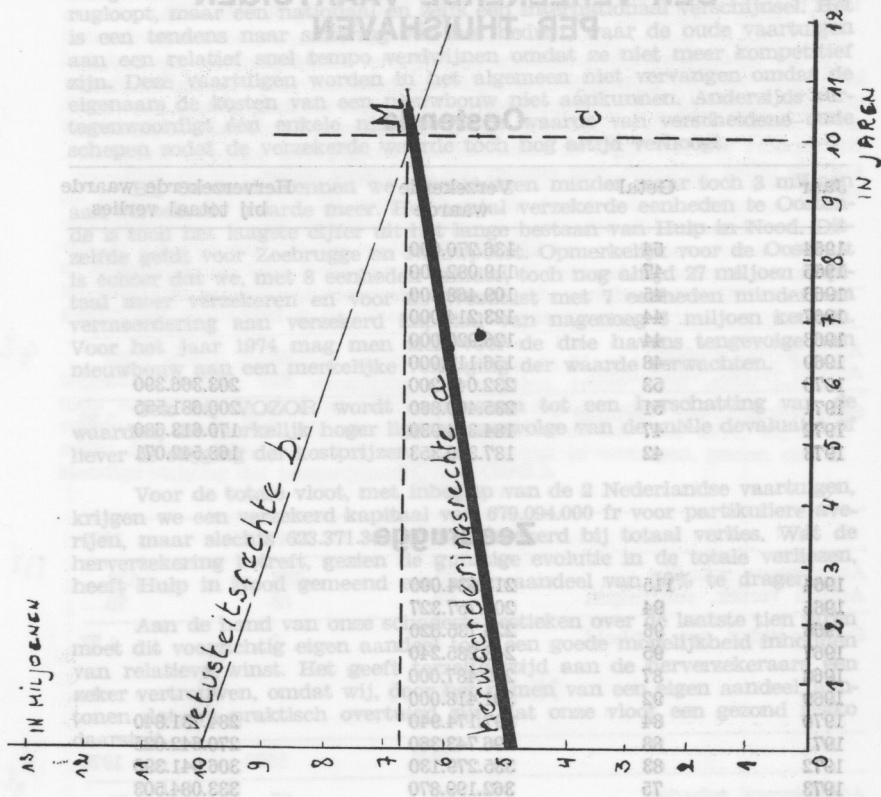
Het koëfficiënt van herwaardering over deze tien jaar is dus 3,33% per jaar. Dit is het gemiddeld herwaarderingskoëfficiënt over tien jaar. We moeten het echter duidelijk stellen dat dit koëfficiënt in de laatste jaren beduidend hoger lag dan in de eerste jaren van deze beschouwde periode over 10 jaar.

Aan de hand van de volgende weergegeven grafiek kunnen we de herwaarderingsrechte over de jaren 1954/1974 konstrueren. De rechte „b” is de vetustiteitsrechte van het vaartuig met beschouwde waarde in 1974 ten bedrage van 10 miljoen. Het snijpunt „M” van deze rechte met de ouderdomsrechte „c” van tien jaar, geeft de huidige waarde aan van het type vaartuig 1964 van 5 miljoen. Verbinden we nu het punt 5 miljoen met het snijpunt „M” en we bekomen de gemiddelde herwaarderingsrechte „a” over de laatste tien jaar.

We hebben er aan gehouden hier deze herwaarderingsgrafiek weer te geven omdat, gezien de galloperende inflatie in de bouwkosten, de reders zouden kunnen nagaan dat, wat hun vaartuigen met een zekere ouderdom betreft, de meesten onderverzekerd zijn. We geven aan al deze reders te overwegen hun verzekering aan te passen.



## HERWAARDERINGSGRAFIEK



Inderdaad. Ons werd onlangs de vraag gesteld of men een vaartuig hoger mag verzekeren dan hij bij nieuwbouw gekost heeft. Ons antwoord is, dat in werkelijkheid Hulp in Nood tot een herschatting van de waarde van elk schip zou moeten overgaan, daar bij totaal verlies het grootste gedeelte van de reders nooit in staat zullen zijn hun vaartuig met de bekomen som, te herbouwen, zelfs na aftrek van de vetuust.

Binnenkort zullen we onze experts gelasten tot een herschatting van de werkelijke waarde van elk vaartuig over te gaan en dit aan elk lid mededelen.

Velen schijnen liever hun winst naar de fiskus te dragen in plaats van hun vaartuig te verzekeren op zijn werkelijk geschatte waarde.

Bij betaling van Schade aan Derden of Eigen Schade, moet de maatschappij tussenkomen voor veel groter bedragen, niettegenstaande elkeen nog steeds een zeer lage premie betaalt.

We raden alle reders aan de geschatte waarde van hun vaartuig te herzien, willen ze zelf niet het slachtoffer worden van een toestand welke we niet verder als gezond kunnen aanzien.

# VERGELIJKENDE TABELLEN DER VERZEKERDE VAARTUIGEN PER THUISHAVEN

## Oostende

Jaar	Getal	Verzeekerde waarde	Herverzeekerde waarde bij totaal verlies
1964	64	136.270.000	
1965	47	119.082.000	
1966	45	109.468.800	
1967	44	123.214.000	
1968	44	126.920.000	
1969	48	156.117.000	
1970	53	232.049.200	203.366.390
1971	51	235.400.860	200.681.555
1972	47	184.384.930	170.613.680
1973	42	187.330.353	168.542.071

## Zeebrugge

1964	115	213.634.000	
1965	94	209.757.327	
1966	96	226.735.620	
1967	95	243.285.240	
1968	87	269.487.000	
1969	92	301.418.000	
1970	84	297.174.940	284.731.840
1971	88	296.743.360	270.642.025
1972	83	335.279.130	306.941.390
1973	75	362.199.870	333.084.503

## Nieuwpoort

1964	44	48.416.000	
1965	44	57.630.000	
1966	46	62.101.000	
1967	46	64.627.000	
1968	47	82.353.000	
1969	47	104.773.000	
1970	41	97.621.000	89.083.810
1971	40	93.538.780	86.024.110
1972	41	111.744.180	101.642.090
1973	34	114.542.100	106.772.237

## Nederland

1973	2	15.022.550	15.022.550
------	---	------------	------------



We stellen vast, dat, onderverdeeld per haven, overal het aantal verzekerde eenheden terugloopt terwijl nochtans het verzekerd kapitaal verhoogt. Dit is niet alleen bij Hulp in Nood dat het aantal vaartuigen terugloopt, maar een nationaal en zelfs een internationaal verschijnsel. Het is een tendens naar sanering van het bedrijf, waar de oude vaartuigen aan een relatief snel tempo verdwijnen omdat ze niet meer competitief zijn. Deze vaartuigen worden in het algemeen niet vervangen omdat de eigenaars de kosten van een nieuwbouw niet aankunnen. Anderzijds vertegenwoordigt één enkele nieuwbouw de waarde van verscheidene oude schepen zodat de verzekerde waarde toch nog altijd verhoogt.

Bij Oostende kennen we 5 vaartuigen minder maar toch 3 miljoen aan verzekerde waarde meer. Het aantal verzekerde eenheden te Oostende is toch het laagste cijfer uit het lange bestaan van Hulp in Nood. Ditzelfde geldt voor Zeebrugge en Nieuwpoort. Opmerkelijk voor de Oostkust is echter dat we, met 8 eenheden minder, toch nog altijd 27 miljoen kapitaal meer verzekeren en voor de Westkust met 7 eenheden minder een vermeerdering aan verzekerd kapitaal van nagenoeg 3 miljoen kennen. Voor het jaar 1974 mag men zich voor de drie havens tengevolge van nieuwbouw aan een merkelijke verhoging der waarde verwachten.

Ook bij VOZOR wordt overgegaan tot een herschatting van de waarden, die merkelijk hoger liggen tengevolge van de snelle devaluatie of liever de stijging der kostprijzen.

Voor de totale vloot, met inbegrip van de 2 Nederlandse vaartuigen, krijgen we een verzekerd kapitaal van 679.094.000 fr voor partikuliere averijen, maar slechts 623.371.361 fr herv verzekerd bij totaal verlies. Wat de herv verzekering betreft, gezien de gunstige evolutie in de totale verliezen, heeft Hulp in Nood gemeend een eigen aandeel van 10% te dragen.

Aan de hand van onze schadestatistieken over de laatste tien jaren moet dit voorzichtig eigen aandeel toch een goede mogelijkheid inhouden van relatieve winst. Het geeft terzelfdertijd aan de herv verzekeraars een zeker vertrouwen, omdat wij, door het nemen van een eigen aandeel, aantonen dat we praktisch overtuigd zijn dat onze vloot een gezond risico daarstelt.

## SCHADEGEVALLEN :

Tabel der aangegeven schaden :

Jaar	Aantal verz. eenheden	Aantal aange- geven schaden	Gemiddelde per varende eenheid
1963	202	278	1,37
1964	223	282	1,26
1965	185	289	1,56
1966	187	277	1,48
1967	185	333	1,80
1968	178	284	1,60
1969	187	279	1,50
1970	178	297	1,67
1971	179	253	1,31
1972	171	286	1,67
1973	151	258	1,71

Het aantal schadegevallen in de loop van het jaar 1973 aangegeven verminderde met 18 eenheden, maar het gemiddelde per varende eenheid verhoogde toch licht, namelijk van 1,67 tot 1,71. Inderdaad tellen we in 1973 twintig verzekerde eenheden minder ten overstaan van 1972.

De tabellen van de hieronder aangegeven schadegevallen per haven, leren ons dat het gemiddeld aantal schadegevallen per varende eenheid gevoelig verhoogde voor Oostende en wel van 1,74 tot 2,22, terwijl het voor de Oostkust gunstig evolueerde en terugliep van 2 tot 1,77. Voor wat Nieuwpoort betreft, blijft de statistiek der aangegeven schaden éézelfde gunstig cijfer vertonen, wat getuigt dat de meeste reders zelf als schipper varen.

### Oostende

	1971	1972	1973
Aangegeven schaden	73	82	82
Aantal verzek. vaartuigen	51	47	37
Schade-index per eenheid	1,43	1,74	2,22

### Zeebrugge

	1971	1972	1973
Aangegeven schaden	133	167	138
Aantal verzek. vaartuigen	88	83	78
Schade-index per eenheid	1,51	2	1,77

### Nieuwpoort

	1971	1972	1973
Aangegeven schaden	47	37	38
Aantal verzek. vaartuigen	40	41	36
Schade-index per eenheid	1,18	0,90	0,95

## Partikuliere averijen over de jaren 1963/1973

Jaar	Schadebedrag	Verzekerd kapitaal	Aantal eenheden
1963	2.392.577	317.913.000	203
1964	2.971.579	398.310.600	223
1965	3.353.241	386.469.327	185
1966	2.272.961	398.304.620	187
1967	5.040.437	431.126.240	185
1968	4.430.391	478.760.000	178
1969	4.870.264	562.576.000	187
1970	5.561.980	626.845.140	178
1971	3.180.073	625.683.000	179
1972	9.612.168	631.644.060	171
1973	7.204.000	679.094.873	151

Verleden jaar schreven we dat de partikuliere averijen bijzonder hoog lagen voor 1972. We hoopten toen te mogen aannemen dat het in 1972 slechts over toevallige omstandigheden ging, om logische redenen om dit bijzonder hoog bedrag te verklaren niet voorhanden lagen. Met betrekking tot 1973 moeten we in dit verband echter spijtig toegeven, dat het bedrag aan partikuliere averijen weeral een cijfer bereikt dat ver boven de cijfers van de vroegere jaren ligt, 1972 uitgezonderd. Dit betekent dat we dus zullen moeten beginnen rekening houden met gevoelige hogere bedragen aan partikuliere schaden.

Deze grote schade cijfers worden natuurlijk in de eerste plaats in de hand gewerkt door de werkelijk uit de hand gelopen stijgende herstellingskosten en ook wel door de aard der schaden. De zwaardere motoren en omvang der nieuwe eenheden veroorzaken zwaardere schaden. Deze evolutie heeft men reeds jaren terug in Nederland medegemaakt en de Nederlandse verzekeringsmaatschappijen hebben zich daar zelfs verplicht gezien een franchise op de schaden toe te passen van minimum 25.000 fr.

De sterke financiële positie van Hulp in Nood beveiligd haar leden tegen het nemen van dergelijke maatregelen, maar onze leden worden toch aangespoord hun bemanning voorzichtigheid op te leggen in het voeren van hun vaartuig, daar op het einde van het jaar 1974, wij heel zeker de franchise per categorie zullen dienen te verhogen, gezien de bestendige stijging der kostprijsen.

# AFGEHANDELDE SCHADEGEVALLEN IN 1973 VOLGENS DE SOORT AVERIJ EN VOLGENS DE THUISHAVEN

	Gevalen van vóór 1973				Gevalen van 1973				Totaal afgehandelde gevallen in 1973			
	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
Eigen schade	11	39	8	58	42	51	18	111	53	90	26	169
Opslepingen	7	18	2	27	15	25	9	49	22	43	11	76
Schaden aan derden	7	7	1	15	4	12	2	18	11	19	3	33
Schaden door derden	2	3	3	8	—	—	—	—	2	3	3	8
Opsleping van vreemden	2	8	—	10	7	10	2	19	9	18	2	29
Totale verliezen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	29	75	14	118	68	98	31	197	97	173	45	315

## BALANS 1973

In het actief noteren we de vermindering van de post „onroerend” en dit niettegenstaande ons actief aan gebouwen met 780.000 fr verhoogde. Dit komt door een tamelijke grote verkoop van gronden waarvan het actief van 6.088.000 fr. naar 4.418.000 verminderde. De post mobiliair en getuig kent geen grote wijziging, hetzij van 327.000 fr. in 1972 naar 301.000 fr. in 1973.

Onder het beschikbare krijgen we ruim 4 miljoen meer dan in 1972, hetgeen zich terugvindt voornamelijk in onze winst ten bedrage van 1.934.148 fr. in 1973 tegenover slechts 117.312 fr. voor 1972 en verder voornamelijk in onze post krediteuren en in mindere mate in te innen premies en checks in omloop, en het realiseren van de post participaties.

Onder het „verwezenlijkbaar” zien we een vermeerdering van de post „diverse leningen” van nagenoeg 1.800.000 fr., een vermindering aan uitstaande scheepskredieten met bijna 700.000 fr. en het weghalen van de posten herverzekeringspremie en participaties. Het totaal verwezenlijkbaar 1973 komt aldus bijna in evenwicht met 1972.

In het Passief krijgen we bijna een zelfde cijfer voor het Provisiefonds, dat inderdaad niet gespijsd werd door enige participatie in de kleine winst 1972, die volledig op de winstrekening 1973 overgeschreven werd. Het voorbehoudingsfonds der leden verminderde van 1.548.000 fr. Het aandeel 1965 werd inderdaad uitgekeerd terwijl, door afwezigheid van winst in 1972, niets geboekt werd op het voorbehoudingsfonds der leden. De kapitaal aandelen verhoogden met bijna 4.000 fr. als gevolg van het feit, dat de nieuwe aandelen thans 1.000 fr. bedragen in plaats van 200 fr. Checks in omloop en nog niet aangeboden, bedragen 385.310 fr. tegenover slechts 91.289 fr. in 1972. De post krediteuren verhoogde van nagenoeg 800.000 fr. vooral als gevolg van een voorziening van 739.987 fr. als provisie voor belastingen. Ook de post „lopende averijen” verhoogde van meer dan 1.400.000 fr. als gevolg van hogere schaderamingen.

## DE UITBATINGSREKENING

Onder het Debet krijgen we in totaal 640.361 fr. aan commissielonen tegenover slechts 522.137 fr. het vorige jaar. Dit komt vooral door een veel grotere verkoop van gronden waardoor de wettelijke erkende verkoopburelen evenredig meer aan commissieloon trokken. Aan herverzekeringspremies betaalden we 215.685 fr. meer dit in verhouding tot het groter herverzekerd kapitaal bij Totaal Verlies. Aan belasting betaalden we 577.314 fr. tegenover 481.644 fr. in 1972. In 1973 voorzagen we daarbij nog een provisie voor belastingen ten bedrage van 739.987 fr. De post verscheidene schaden die voor 1973 nog 7.204.000 fr. bedraagt is toch 2.408.168 fr. minder dan vorig jaar. De algemene onkosten bedragen 3.424.636 fr. tegenover 3.107.500 fr. in 1972, hetgeen naar verhouding van de opgetreden inflatie zeker verantwoord is.



# ALGEMENE BALANS 1973

## AKTIEF

### I. BESTEED

1) Onroerend gronden	4.418.548	
gebouwen	3.006.308	7.424.856
	<hr/>	
2) mob. & get. amortisaties	768.814	
	— 467.718	301.096
	<hr/>	
3) waarborgen		5.000
		<hr/>
		7.730.952

### II. BESCHIKBAAR

1) Banken	4.881.409	
2) Postreken.	211.300	
3) Kas	13.730	5.106.439
	<hr/>	

### III. VERWEZENLIJKBAAR

1) diverse leningen	19.396.669	
2) scheepskredieten	10.670.357	
3) debiteuren	321.407	30.387.433
	<hr/>	
		43.225.824

## PASSIEF

### I. TEGENOVER HAARZELF

1) Provisiefonds	17.592.142	
2) Wettelijke reserve	41.411	17.633.553
	<hr/>	

### II. TEGENOVER DE LEDEN

1) Kapitaalaandelen	52.595	
2) Voorbehoudingsfonds	15.265.783	15.318.378
	<hr/>	

### III. TEGENOVER DERDEN

1) Checks in omloop	385.310	
2) Krediteuren	1.534.315	
3) Innen premies	416.248	
4) Lopende averijen	5.737.135	
5) Chandler prem.	125.919	
6) Voor. geb. prem.	139.214	
7) Voor. geb. curt.	1.604	8.339.745
	<hr/>	
		41.291.676

### IV. WINST

1.934.148
<hr/>
43.225.824



# ALGEMENE UITBATINGSREKENING

## DEBET

Diverse kommissielonen	532.250	
Kommissie H.I.H. Zeebr.	108.111	
Herverzekeringspremies	7.975.085	
Belastingen	577.314	
Provisie belastingen	739.987	
Afloss. Mob. & Getuig	135.624	
Verscheidene schaden	7.204.000	
Algemene onkosten	3.424.636	20.697.007

Winst :	1.934.148
	<b>22.631.155</b>

## KREDIET

Premies	20.199.403
W.V. interesten	198.880
W.V. verscheidene + courtage	17.427
Winst op gronden	1.813.323
Interesten scheepskrediet	284.810
Overdracht winst 1972	117.312
	<b>22.631.155</b>

Onder het Krediet stellen we voor 1973 een premievermeerdering vast van 975.206 fr waarin nochtans begrepen 287.529 fr voor Nederlandse vaartuigen. Het premie-inkomen voor de Belgische vloot verhoogde dus met 687.677 fr. Tegenover een verhoging aan verzekerd kapitaal van 32.408.263 is dit verklarend. In 1973 tellen we 20.274 fr meer aan interesten op het uitgeven van scheepskredieten en 1.157.221 fr meer aan winst op verkoop van gronden. We stellen vast, dat de post „Winst op gronden” ten bedrage van 1.813.323 fr bijna overeenkomt met het verwezenlijke winstsaldo, zodat we gerust mogen zeggen dat de leden rechtstreeks profiteren van de uitzonderlijke goede belegging der gelden van de maatschappij door de beheerraad.

De winst ten bedrage van 1.934.148 fr wordt ter beschikking gesteld van de Algemene vergadering aan wie we voorstellen 10% van de gestorte premies voor gewoon vaartrisiko op het voorbehoudingsfonds der leden te boeken en de rest over te dragen naar de winst- en verliesrekening van 1974.

## BESLUIT

Door de buitenissige inflatie waardoor onze munt gevoelig ontwaardt, heeft ons reservefonds, namelijk het Provisiefonds voor Zware Rampen, veel aan betekenis ingeboet. Daar waar dit reservefonds in 1970 nog 21.017.382 fr bedroeg en toen evenwaardig was aan de kostprijs van twee moderne middenslagtreilers, stellen we vast dat een dergelijke eenheid thans meer dan 14 miljoen kost en de betekenis van onze 17 miljoen aan provisiefonds veel aan belang heeft ingeboet. Het is daarom dat uw beheerraad als eerste vereiste gemeend heeft dit reservefonds terug te moeten opvoeren ook al was hiertoe een statuutwijziging noodzakelijk. De sterkte van onze maatschappij heeft altijd gelegen in de vorming van een eigen patrimonium, van een eigen kapitaal.

Daar dit reservefonds sinds 1970 niet meer opgevoerd werd, heeft Hulp in Nood zijn financiële sterkte zien afnemen. We stellen ons dan ook voor, zo de resultaten van de maatschappij het toelaten het Provisiefonds voor Zware Rampen in de loop der eerstvolgende jaren trachten op te voeren tot 25 à 30 miljoen frank, zonder dat dit het einddoel mag wezen.

Het is dank zij Hulp in Nood dat de verzekeringspremies zo laag gehouden worden. Ook de andere maatschappijen moeten min of meer onze maatschappij hierin volgen. Hun franchise is groter en wordt ook toegepast voor opslepingen. Het is dus absoluut noodzakelijk dat Hulp in Nood financieel sterk blijft en zich niet laat aftakelen door een gemakkelijheidspolitiek van het ogenblik en de ogen sluiten voor de toekomst. Moest ooit onze koöperatieve van de markt verdwijnen, dan zou dit katastrofale gevolgen voor de reders meebrengen, dit meer in het bijzonder wat de premies betreft. Uw beheerraad heeft dan ook besloten en we zijn overtuigd dat alle leden het belang hiervan inzien, te blijven werken aan de toekomst van de maatschappij en voorts te zorgen voor sterke financiële reserves.

Wij zouden aan onze plicht tekort komen moesten we van deze gelegenheid geen gebruik maken om onze Nationale Overheid niet te bedanken voor de bereidwillige hulp onze leden steeds verleend. We noemen ons ministerie van Verkeerswezen, Landbouw, onze waterschouten, zeevaartinspektie, loodsdiensten en onze rechtskundige raadgever Meester Heymans.

Bij die hulde voegen we deze aan onze Hollandse medewerker en vriend aller Belgische reders, de heer Henk Zwart, die zowel als Belgisch konsul en als techniekier steeds er bij is om onze Belgische vissersvaartuigen in Holland belandend, bij te staan.

Volgend jaar treden we het 35e jaar van ons bestaan in ! 't Is een hele prestatie en een bewijs van het groot nut en de noodzakelijkheid van een eendrachtige samenwerking. Hulp in Nood heeft zijn leden grote diensten bewezen, te danken aan een koöperatieve samenwerking zijner leden welke zijn gelijke niet heeft.

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire bepalingen zijn wij, ondergetekenden, commissarissen van de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen „HULP IN NOOD”, Hendrik Baelskaa 27 te Oostende, bijeengekomen om de rekeningen van voornoemde maatschappij na te gaan met het oog op het onderzoek van de op 31 december 1973 afgesloten balans en resultaatrekening, sluitend met een batig saldo van 1.934.148 fr.

Het inventaris-balansboek hebben wij met de aktiva- en passiva-posten gekontroleerd en per steekproeven de aktivawaarden van de maatschappij nagezien. Wij hebben niets af te wijzen van de door de Raad van Beheer voorgelegde balans met de resultaatrekening die wij dan ook aan de algemene vergadering der leden voorstellen goed te keuren.

S. Morbée

De Kommissarissen  
R. Dutrieue

R. Cattoor

# VERSLAG VAN DE RAAD VAN KOMMISSARISSEN

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire bepalingen (in het bijzonder artikel 10 van de Wet van 1920 betreffende de organisatie van de gemeentelijke bestuursorganen) heeft de Raad van Commissarissen van de Provincie Noord-Brabant op 12 april 1924 een verslag uitgebracht aan de Provinciale Staten. Het verslag heeft betrekking op de werkzaamheden van de Raad van Commissarissen gedurende het jaar 1923-1924. Het verslag is opgesteld door de voorzitter van de Raad van Commissarissen, de heer J. J. van der Vliet, en is ondertekend door hem en de andere leden van de Raad van Commissarissen.

Daar dit verslag sinds 1920 niet meer opgevoerd werd, heeft de Raad van Commissarissen in 1923-1924 een nieuw verslag opgesteld. Het verslag is opgesteld door de voorzitter van de Raad van Commissarissen, de heer J. J. van der Vliet, en is ondertekend door hem en de andere leden van de Raad van Commissarissen.

Oostende, 12 april 1924. De Raad van Commissarissen heeft in 1923-1924 een nieuw verslag opgesteld. Het verslag is opgesteld door de voorzitter van de Raad van Commissarissen, de heer J. J. van der Vliet, en is ondertekend door hem en de andere leden van de Raad van Commissarissen.

Wij zouden aan onze plicht tekort komen moesten we van deze gelegenheid geen gebruik maken om onze Nationale Overheid niet te bedanken voor de bereidwillige hulp aan leden steeds verleend. We noemen ons ministerie van Verkeer en Waterbouw, Landbouw, onze waterschouten, zeevaartspectie, loodsdiens en onze rechtskundige raadgever Meester Heymans.

Bij de hulpe voegen we aan onze medewerker en vriend aller Belgische reders de heer Henk Zwart, die zowel als Belgisch konsul en als techniek steeds heeft bij te staan om onze Belgische vissersvaartingen in Holland behandelend te zijn. Het is ons een groot genoegen te zeggen dat de heer Zwart ook in 1923-1924 een groot bijdrage heeft geleverd aan de verbetering van de Belgische vissersvaartingen in Holland. Volgend jaar treden we het 33e jaar van ons bestaan in. In dit hele prestatie en een bewijs van het groot nut en de waarde van de Belgische vissersvaartingen in Holland. Het is ons een groot genoegen te zeggen dat de heer Zwart ook in 1923-1924 een groot bijdrage heeft geleverd aan de verbetering van de Belgische vissersvaartingen in Holland.

